

Infraestructuras y crisis

JOAQUIM NADAL*

EL PAÍS - Economía - 22-05-2010

Hoy casi nadie duda de que las infraestructuras son un medio no un fin. Los pocos que aún contemplan las infraestructuras de forma aislada, ignoran su sentido social y su interrelación con las personas. Atender a las necesidades colectivas, responder a las expectativas ciudadanas, garantizar derechos de las personas y generar actividad económica. Tampoco llevan razón quienes querrían minimizar el papel de las infraestructuras, denostarlas por el mero hecho de existir desde dogmatismos que no admiten contraste con la realidad.

Hoy es más importante que nunca una adecuada política de infraestructuras. Para recuperar el atraso histórico, el desfase entre la demanda generada y la oferta disponible. Para atender de forma equitativa las necesidades de un contingente demográfico que ha crecido de forma constante en los últimos tiempos. Finalmente, son necesarias como respuesta a los escollos, que atenazan algunos sectores económicos y bloquean una competitividad cada vez más imprescindible. Su papel de desbloqueo se convierte en el gozne esencial de una nueva dinamización. Las infraestructuras en red se orientan a una priorización surgida de la racionalidad y la planificación. Esta última acredita que no todas las infraestructuras son igualmente necesarias o no lo son a un tiempo. Deben responder a las necesidades reales más que en las apetencias insaciables por tener siempre más y antes que los demás.

Hoy debemos incluir en el debate de las infraestructuras todo tipo de equipamientos vinculados o no a la obra civil y con proyección también

hacia la economía del conocimiento y las nuevas tecnologías. La equipación material ya no es un objetivo único. Asimismo, los desequilibrios entre modos de infraestructura, especialmente de la movilidad, requieren ajustes importantes. Sin menoscabo de completar la red viaria que nos sigue siendo imprescindible, la gran asignatura pendiente es el transporte ferroviario: la movilidad de personas y productos en el marco de las cercanías y también en el de los grandes corredores transeuropeos.

¿Cómo se concilia este panorama con un drástico plan de ajuste, con un endeudamiento creciente y con un déficit público que no para de crecer por la necesidad de subvenir a las necesidades y prestaciones del Estado de bienestar y por la caída radical de los ingresos de las administraciones?

Algunos mantendrían todos los planes sociales de los gobiernos y paralizarían las inversiones en infraestructuras. Pero aun siendo cierto que no se puede descuidar esta vertiente, sí debemos reconocer que una cosa son los planes estructurales que atienden equitativamente a las necesidades y que se proponen acabar con las causas de las desigualdades y otra muy distinta la política indiscriminada de subsidios y subvenciones que podría apuntar a soluciones coyunturales y a mayores dificultades de cara al futuro.

La cuadratura del círculo reclama atender a los derechos básicos, a la dignidad que hemos construido entre todos y, a la vez, contribuir desde la inversión pública a impulsar la economía, a evitar presiones sobre el sistema de garantías y prestaciones, a crear empleo y a reanudar la rueda del crecimiento. Incentivos a la actividad productiva, creación de

empleo, recuperación de los ingresos del sector público, y a la vez disminución de las necesidades de los fondos que garantizan las prestaciones sociales.

En términos justos de sostenibilidad, aunque suene a ironía paradójica, el mantenimiento de una cartera relevante de inversiones en infraestructuras, puede ser la garantía básica para evitar el colapso de las propias prestaciones del Estado de bienestar. Siempre he huido de la dicotomía excluyente entre políticas sociales y políticas de infraestructuras. Una determinada manera de invertir, racional, planificada puede llegar a ser la primera de las políticas sociales.

*Joaquim Nadal i Farreras es consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña.